provincie Zuid-Holland

Breder perspectief op doorfietsroutes

Actualisatie doorfietsroutebeleid Zuid-Holland

27 maart 2025



Krachtig Zuid-Holland

De Kern

Breder perspectief op de fiets

Zuid-Holland heeft een grote verstedelijkingsopgave. Het aantal inwoners, werknemers en bezoekers zal de komende jaren fors groeien en hiermee ook de druk op het mobiliteitsnetwerk. Doorfietsroutes zijn een middel om deze druk te verlichten en duurzame mobiliteit te stimuleren. We kijken naar doorfietsroutes vanuit dit bredere perspectief op groei, ruimtelijke en economische ontwikkeling en leefbaarheid. Met een hoogwaardig netwerk van doorfietsroutes als eindbeeld is onze inzet gericht op de routes met het meeste rendement, de meeste potentie.

Doorfietsroutes met potentie:

1. Routes dragen bij aan de verstedelijkingsopgave:

De fiets heeft een sleutelrol binnen duurzame verstedelijking. De provincie kent een grote woningbouwopgave van 247.896 woningen tot en met 2030. Met de komst van nieuwe inwoners en werknemers zal het mobiliteitssysteem steeds meer onder druk komen te staan. We zien de fiets als drager voor de grotere verstedelijkingslocaties en doorfietsroutes als middel om de bereikbaarheid van werk en voorzieningen op termijn te blijven waarborgen.

2. Routes bereiken de meeste potentiële gebruikers:

Doorfietsroutes zijn het meest effectief op de plekken waar veel mensen er gebruik van kunnen maken. Dit zijn dichtbevolkte woonwijken, drukbezochte clusters van voorzieningen en grotere werklocaties - de plekken met de meeste inwoners, werknemers en bezoekers. Daarnaast zijn scholieren en studenten een doelgroep die extra aandacht vragen aangezien zij vaak afhankelijk zijn van de fiets in combinatie met openbaar vervoer.

3. Routes bevorderen het huidige fietsnetwerk:

We zetten met doorfietsroutes in op interlokale verbindingen - over gemeentegrenzen heen - op plekken waar het huidige fietsnetwerk ondermaats is. Dit zijn plekken waar fietsers nu moeten omfietsen of onderweg vertraging ervaren vanwege wachttijd bij stoplichten en kruisingen. Doorfietsroutes bevorderen het reisgemak in het fietsnetwerk en maken nieuwe verbindingen met economische en maatschappelijke topbestemmingen.

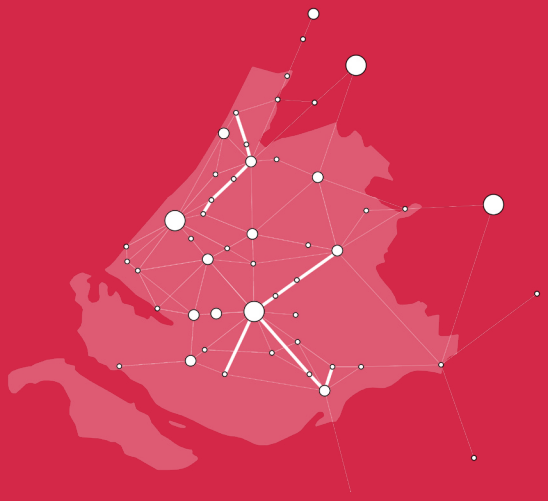
4. Routes stimuleren fiets-ov combinaties:

Het bereik van de fietser wordt vergroot door een optimale koppeling met openbaar vervoer te maken. Met doorfietsroutes dragen we hieraan bij door routes direct aan te laten sluiten op treinstations en HOV-haltes. We versoepelen de ketenreis en vergroten het gemak op de ‘first en last mile’ met de fiets. Hiermee bouwen we aan een goed toegankelijk mobiliteitssysteem voor iedereen.

5. Routes maken de fiets een goed alternatief voor de auto:

De fiets is een goed alternatief voor korte ritten met de auto. De komst van de e-bike vergroot de mogelijkheden zelfs en maakt fietsbare afstanden langer. Vaak kiezen inwoners nu nog voor de auto om zich door de provincie te verplaatsen. Hier is dus nog veel winst te behalen wat betreft de transitie naar meer duurzame mobiliteit en het verlichten van het autonetwerk.





Routes die het hoogst scoren:

Leiden - Voorburg (- Den Haag)
Deze 13 kilometer lange route verbindt 2 grote steden en diverse woningbouwlocaties. De route scoort om die reden strategisch erg hoog. Relatief kleine aanpassingen maken hier een goed toegankelijk fietsnetwerk voor veel potentiële fietsers.

Dordrecht - Papendrecht
De korte doorfietsroute bereikt veel potentiële gebruikers en maatschappelijke bestemmingen. De directheid van de route verbeteren is een kostbare ingreep maar heeft een grote impact voor veel (nieuwe) inwoners in de omgeving.

Rotterdam - Dordrecht
Deze route (17 km) passeert veel dichtbevolkte woongebieden en drukbezochte locaties en ligt parallel aan de filegevoelige A16. De fiets is hier een uitstekend alternatief voor korte ritten met de auto en biedt goede mogelijkheden voor OV-fiets combinaties.

Rotterdam - Oud-Beijerland
Deze relatief lange route (19 km) verbindt Rotterdam met Oud-Beijerland en alles ertussen in. Fietsers ervaren hier nu veel vertraging met grote barrières zoals de Oude Maas en autowegen die nu de directheid en toegankelijkheid beperken.

Gouda - Rotterdam Alexander
Deze route van ongeveer 13 km biedt kansen om bereikbaarheidsproblemen rond de A20 op te lossen. Diverse grootschalige gebiedsontwikkelingen in de omgeving creëren meekoppelkansen. Ook is de aansluiting op het OV hier goed te organiseren.

Leiden - Oegstgeest - Noordwijk
Deze route van 9 km scoort positief op alle fronten. Barrières zoals autowegen veroorzaken nu vertraging. Het wegnemen hiervan kan de doorstroming en het fietsgemak op deze verbinding naar diverse maatschappelijke topbestemmingen sterk bevorderen.

Voorwoord

Samen investeren in de fiets

Zoevend met een elektromotor, met een houten bak voorop, pas uitgevouwen op het station of met piepende en krakende ketting door de weilanden: Zuid-Holland staat bol van de fietsen. Dat willen we zo houden. Fietsen is schoon, gezond én het parkeren neemt weinig plek in beslag. In de dichtst bebouwde provincie van Nederland is de fiets een fantastisch vervoersmiddel. Als provincie doen we ons best ervoor te zorgen dat de fiets pakken een veilige, goede, gezonde en aantrekkelijke mogelijkheid is.

Wij zien daarin een belangrijke rol weggelegd voor ons netwerk van doorfietsroutes, dat dorpen en steden met elkaar verbindt. In een drukke provincie, met veel woningen en bedrijven, zien we hier kansen. Het is dé manier voor onze kinderen om veilig naar school te rijden, voor werkenden om gezond op je werk te komen, en voor iedereen voor een leuke fietstocht of een tripje naar een natuurgebied of attractie.

We zijn vaak de ontbrekende schakel tussen gemeentelijke fietsroutes. Daarom geven we voorrang aan die routes die bijdragen aan de provinciale doelen, bijvoorbeeld omdat ze woningbouwlocaties verbeteren of files terugdringen op een drukke snelweg of N-weg. Helaas geldt ook voor het verder ontwikkelen van ons doorfietsroutenetwerk: we kunnen niet alles tegelijk.

Deze update van het provinciaal doorfietsroutebeleid is een goede basis om het komende decennium, samen met andere wegbeheerders, naar ons doel te werken: een uitgebreid netwerk van aantrekkelijke, veilige doorfietsroutes. Dat levendige kernen verbindt, en bijdraagt aan onze bereikbaarheid, de gezondheid van onze inwoners en de leefbaarheid van dorpen en steden. Met minimaal oponthoud voor veel (verschillende soorten) fietsers: jong en oud op weg naar werk, school of gewoon om er even uit te zijn.

Kortom, dit is onze eigen doorfietsroute naar een beter bereikbaar, gezonder en krachtig Zuid-Holland.



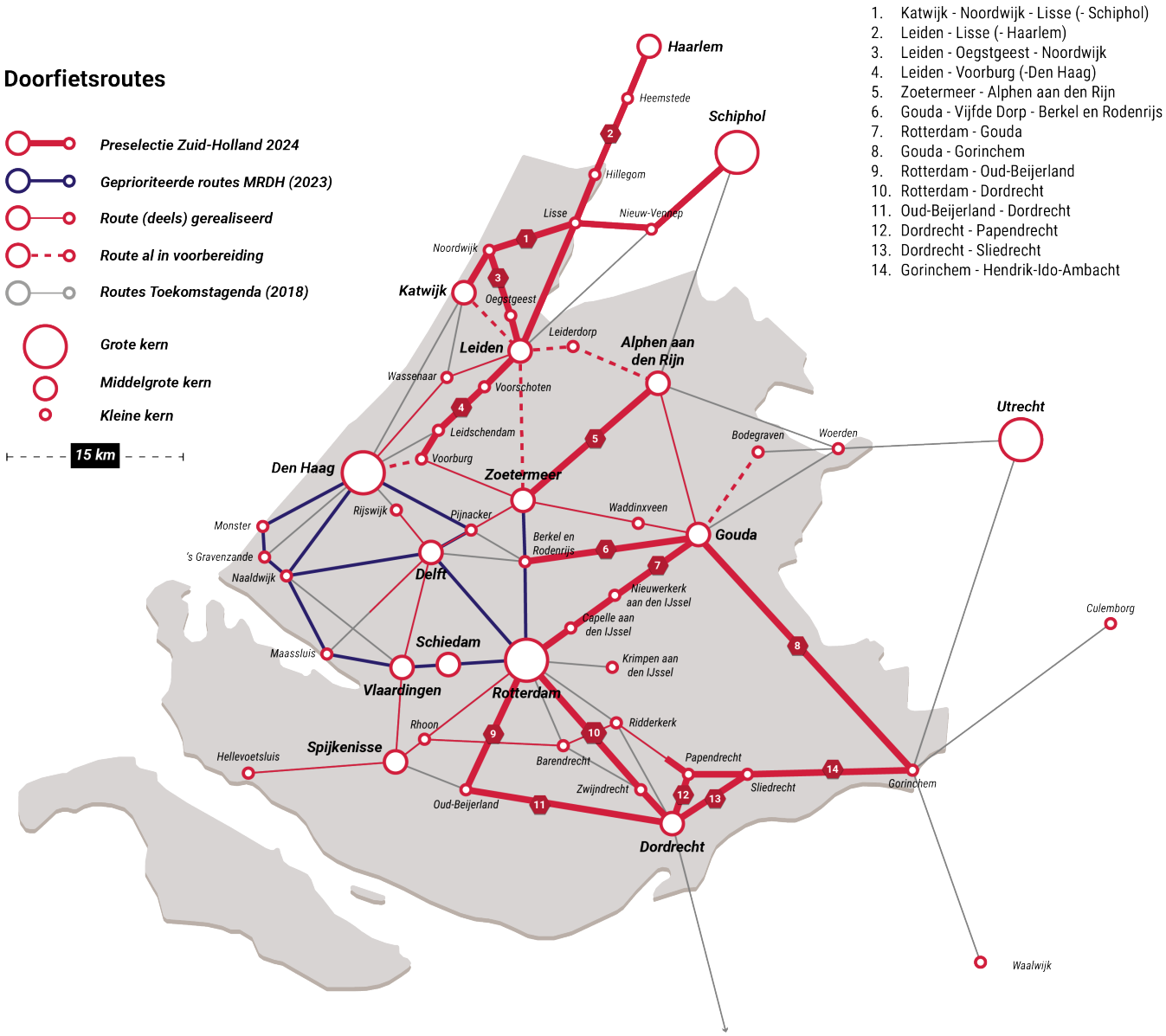
Frederik Zevenbergen
Gedeputeerde verkeer, vervoer en ov



Anne Koning
Gedeputeerde wonen en ruimtelijke ordening

Actualisatie doorfietsroutebeleid Zuid-Holland

We bouwen voort op de Toekomstagenda Snelfietsroutes uit 2018. Deze agenda schetst het toekomstbeeld van een provinciaal netwerk van doorfietsroutes als verbindingen tussen steden en kernen. Een deel van deze routes is sindsdien uitgewerkt. Een groot deel nog niet. Tegelijkertijd zijn financiële middelen beperkt. Het is nodig om de agenda te actualiseren en routes te prioriteren.



Preselectie doorfietsroutes:
beoordeling van 14 routes in Zuid-Holland.

1. Intro

Actualisatie doorfietsroutebeleid Zuid-Holland

Doel is de prioritering van doorfietsroutes binnen de provincie. Met inhoudelijke analyses maken we inzichtelijk waar investeringen het meeste rendement hebben. Welke routes hebben de meeste potentie? Focus ligt op de routes die nog niet in uitvoering zijn door provincie, MRDH of gemeenten en waar tot op heden geen financiering voor is. Concreet analyseren we 14 routes.

Doorfietsroutes met potentie

In 2018 heeft de provincie Zuid-Holland de 'Toekomstagenda Snelfietsroutes' opgesteld. Deze presenteert een toekomstbeeld van een provinciaal netwerk met diverse snelfietsroutes – nu doorfietsroutes – als verbindingen tussen kernen in Zuid-Holland. Een aantal routes is hierin uitgewerkt, met een zeer globale prioriteitsstelling, een aantal zijn al in uitvoering. Een groot aantal doorfietsroutes is sindsdien niet verder uitgewerkt. De kern van het huidige project is een actualisatie van de prioriteitstelling en verdere uitwerking van kansrijke doorfietsroutes.

Rol van de fiets

In het provinciale coalitieakkoord 2023-2027 'Krachtig Zuid-Holland' is een belangrijke rol weggelegd voor de fiets in de bereikbaarheid van zowel bestaande kernen als voor nieuwe ontwikkellocaties. Het coalitieakkoord zet expliciet in op de ontwikkeling van meer doorfietsroutes die samen een netwerk vormen. Tegelijkertijd zijn de financiële middelen van de provincie beperkt. De provincie heeft behoefte aan een herijking van de Toekomstagenda uit 2018 in het licht van de beperkte capaciteit en middelen voor deze fietsroutes. Inzet van dit rapport is een zo goed mogelijk beeld te geven van de potentie per route en een genuanceerde onderbouwing aan te reiken voor investeringen en besluitvorming omtrent fietsinfrastructuur.

Preselectie van 14 routes

De toekomstagenda noemt meer dan 30 doorfietsroutes in de provincie. Vanwege beperkte middelen is het niet mogelijk om alle routes op korte termijn te realiseren. Het is zaak om te onderzoeken welke routes de meeste potentie hebben en dus de meeste winst zullen opleveren per geïnvesteerde euro. Om focus aan te brengen en een doeltreffende analyse uit te voeren is een preselectie van routes gemaakt. Buiten de scope van het onderzoek vallen de routes die reeds (deels) in uitvoering zijn, gefinancierd worden door partners zoals de MRDH of weinig draagvlak hebben op gemeentelijk niveau. Uiteindelijk blijven in de preselectie 14 routes over (zie afbeelding links).

Interlokale verbindingen maken

Met doorfietsroutes bouwen we aantrekkelijke fietsverbindingen tussen steden en kernen die over de gemeentegrens heengaan, interlokaal. Uitgangspunt voor het onderzoek is dat routes binnen de provinciegrens liggen en een verbinding maken van centrum naar centrum. Bijvoorbeeld van Zoetermeer centrum naar het centrum van Alphen aan den Rijn. Er zijn uitzonderingen wanneer de route aan de rand van de MRDH eindigt (bijv. route Gouda – Rotterdam Alexander) of wanneer een route voorbij de provinciegrens gaat (bijv. route Noordwijk – Schiphol). De analyses gaan in op het deel van de route waar de provincie Zuid-Holland primair verantwoordelijk is.

2. Afwegingskader

Scoren op potentie

Fietsinfrastructuur is meer dan een mobiliteitsmaatregel. Het is van toegevoegde waarde voor veel meer opgaven waar de provincie, regio's en gemeenten aan werken. We kijken dan ook naar doorfietsroutes vanuit dit bredere perspectief op ruimtelijke ontwikkeling en maatschappelijke betekenis. De fiets als drager van verstedelijking, economische groei en sociale netwerken voor inwoners, werknemers en bezoekers.

Meervoudig kijken naar de fiets

De fiets is een toegankelijk en efficiënt alternatief voor korte ritten met de auto. Door de komst van de e-bike geldt dit voor steeds langere afstanden. De fiets kan een grotere rol gaan spelen in de dagelijkse routine van reizigers. Door meervoudig te kijken naar doorfietsroutes nemen we het belang van de fiets binnen diverse domeinen mee in de afweging voor de prioritering. We kijken naar de volgende domeinen:

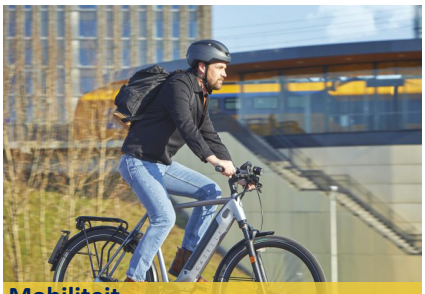
1. Mobiliteit: doorfietsroutes als onderdeel van het multimodale netwerk en de ketenreis met HOV, trein en auto.

2. Verstedelijking: doorfietsroutes voor de bereikbaarheid van (nieuwe) woongebieden en als randvoorwaarde voor duurzame verstedelijking.

3. Economisch: doorfietsroutes voor de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen en economische topbestemmingen.

4. Sociaal maatschappelijk: doorfietsroutes voor de bereikbaarheid van maatschappelijke functies, onderwijs-, sport- en zorgclusters.

5. Recreatie: doorfietsroutes voor recreatie, beleving van het landschap en de bereikbaarheid van recreatieve bestemmingen.



Mobiliteit
- Koppeling aan stations, HOV en fietsnetwerk
- Verkeersveilige hoogwaardige route



Verstedelijking
- Bereikbaarheid (nieuwe) woongebieden
- Ruimtegebruik en kwaliteit



Economie
- Fietsontsluiting werkgebieden
- Verbinden economische locaties



Sociaal-maatschappelijk
- Toegankelijke scholen en voorzieningen
- Schone lucht en klimaatvriendelijk



Recreatief
- Belevingswaarde landschap
- Gezonde leefstijl: actief bewegen

Meervoudig kijken naar de fiets:
domeinen mobiliteit en ruimte.

2. Afwegingskader

Scoren op potentie

Doel van deze studie is om doorfietsroutes te prioriteren en inzicht te geven in kansen en eventuele belemmeringen. Om dit te doen geven we antwoord op de vraag: welke doorfietsroutes hebben de meeste 'potentie'? Als methode is hiervoor het onderstaande afwegingskader gebruikt. Alle 14 routes zijn beoordeeld op strategisch, tactisch en operationele potentie.

14 routes beoordelen

De geselecteerde doorfietsroutes zijn beoordeeld op potentie: doelbereik in relatie toe provinciaal beleid, de aansluiting op ruimtelijke ontwikkelingen, het bereik van fietsers en verbeteringen in het netwerk. Dit is gedaan via een afwegingskader. Hierin zijn de vijf eerder genoemde domeinen vertaald naar concrete criteria voor een beoordeling op mobiliteit en ruimte (verstedelijking, economie, sociaal en recreatief). Op elk van de criteria scoort een route tussen de 1 en 10 punten. Hoog scorende routes leveren naar verwachting de meeste winst op in aantallen fietsers.

De beoordeling van de doorfietsroutes is in het afwegingskader vertaald naar drie niveaus:

- **Strategisch (beleid):** de bijdrage aan beleidsdoelen duurzame verstedelijking, bereikbaarheid toplocaties, ontlasten van het autonetwerk en OV-fiets combinaties.
- **Tactisch (rendement)**: het bereik van potentiële fietsers (inwoners, werknemers en bezoekers) en bestemmingen plus de ligging in het multimodale mobiliteitsnetwerk.
- **Operationeel (kwaliteit)**: de kwaliteit van het huidige fietsnetwerk, de directe omgeving en mogelijke verbeteringen zoals directheid en doorstroming op de fietsverbinding.

DOEL	OPGAVE	CRITERIA	SCORE
STRATEGISCH "beleid" <u>kernen</u>	*ruimte* **Duurzame verstedelijking** … …	Draagt de route bij aan woningbouwlocaties >500 woningen? … …	*kwalitatief* **ja/nee (welke?)**
	mobiliteit **Ontlasten autonetwerk** …	Draagt de route bij aan het ontlasten van filegevoelige trajecten? …	*[vertalen naar score 0 - 5]*
TACTISCH "rendement" <u>corridors</u>	*ruimte* **Bereik potentiële fietsers** … …	Hoeveel arbeidsplaatsen bevinden zich in de corridor? … …	*kwantitatief* **in catchment area corridor (3km)**
	mobiliteit **Multimodaliteit / verknoping** …	Hoeveel treinstations bevinden zich in de corridor? …	*[vertalen naar score 0 - 5]*
OPERATIONEEL "kwaliteit" <u>routes</u>	*ruimte* **Aantrekkelijkheid omgeving** … …	Heeft de omgeving van de route een hoge belevingswaarde? … …	*kwalitatief* **ja/nee**
	mobiliteit **Doorstroming voor fietsers** …	Hoeveel vertraging ondervindt de fietser in het huidige netwerk? …	*[vertalen naar score 0 - 5]*

Schematische weergave afwegingskader:
potentie van routes bepalen op drie niveaus.

Scores zijn gebaseerd op databronnen van de provincie Zuid-Holland, CBS, Kadaster en MOVE Meter. (Zie het bijlagerapport voor het volledige afwegingskader, de criteria en toelichting op de scores per niveau.)

3. Topscorers

De routes met de meeste potentie

Alle 14 doorfietsroutes zijn uitgebreid geanalyseerd en onderling met elkaar vergeleken. Ook kenmerken van de directe omgeving zijn in detail meegenomen en beoordeeld. De scores maken inzichtelijk waar de kwaliteiten en kansen liggen per route. Naast de scores op de drie thema's kijken we naar een de integrale score op alle niveaus tezamen.

criteria	1 Katwijk – Noordwijk – Lisse (- Schiphol)	2 Leiden - Hillegom (- Haarlem)	3 Leiden - Oegstgeest - Noordwijk	4 Leiden - Voorburg (- Den Haag)	5 Alphen - Zoetermeer	6 Gouda - Cortelande - Berkel en Rodenrijs	7 Gouda - Rotterdam Alexander	8 Gouda - Gorinchem	9 Rotterdam - Oud-Beijerland	10 Rotterdam - Dordrecht	11 Oud-Beijerland - Dordrecht	12 Dordrecht - Papendrecht	13 Dordrecht Sliedrecht	14 Gorinchem - Hendrik-Ido-Ambacht
Duurzame verstedelijking	3	5	8	10	7	8	10	3	10	10	5	5	5	5
Bereikbaarheid topbestemmingen	8	8	8	10	6	5	9	1	9	10	4	6	6	5
Ontlasten autonetwerk	3	3	2	7	2	6	9	1	7	7	7	7	9	10
OV-fiets combinatie	6	7	6	10	3	3	9	4	6	8	3	4	6	2
strategisch subscore	**5,0**	**5,8**	**6,0**	**9,3**	**4,5**	**5,5**	**9,3**	**2,3**	**8,0**	**8,8**	**4,8**	**5,5**	**6,5**	**5,5**
wonen	3	4	8	9	4	4	6	2	8	10	3	10	8	3
werken	2	3	6	9	3	2	4	1	6	8	2	10	5	2
maatschappelijke voorzieningen	1	2	5	5	2	1	2	1	4	5	1	5	3	1
onderwijs VO en MBO	1	3	6	8	3	2	4	2	7	9	2	10	6	2
recreatief landschap m²	6	3	7	4	8	5	5	5	3	1	6	7	5	3
Fiets	5	8	7	9	6	8	7	10	9	10	7	4	6	9
(H)OV	7	9	5	10	5	3	5	6	10	10	7	4	4	8
treinreizigers	8	9	6	10	1	2	3	2	8	10	2	2	2	1
automobilisten	6	6	6	10	4	7	10	5	5	10	2	10	3	7
tactisch subscore	**4,3**	**5,2**	**6,2**	**8,2**	**4,0**	**3,8**	**5,1**	**3,8**	**6,7**	**8,1**	**3,6**	**6,9**	**4,7**	**4,0**
belevingswaarde	8	5	8	4	7	5	6	7	1	1	2	6	5	5
sociaal veilige omgeving	10	8	7	6	7	6	6	6	5	6	6	10	7	5
Directheid fietsroute (gemiddelde omfietsfactor in de corridor)	7	5	6	3	6	9	4	4	10	4	5	9	8	5
Doorstroming (gemiddelde aantal vertragingen in de corridor)	3	5	8	5	4	4	5	4	6	5	5	10	9	4
operationeel subscore	**7,0**	**5,8**	**7,3**	**4,5**	**6,0**	**6,0**	**5,3**	**5,3**	**5,5**	**4,0**	**4,5**	**8,8**	**7,3**	**4,8**
totaal score	**5,4**	**5,6**	**6,5**	**7,3**	**4,8**	**5,1**	**6,6**	**3,8**	**6,7**	**7,0**	**4,3**	**7,1**	**6,2**	**4,8**

Overzichtstabel scores:
beoordeling op de drie niveaus en totaal.

3. Topscorers

De routes met de meeste potentie

Zes routes scoren integraal het hoogst. Deze topscorers zijn routes die bijdragen aan diverse beleidsdoelen van de provincie maar ook de meeste potentiële fietsers bereiken en een verbetering teweegbrengen in het totale fietsnetwerk. Met de realisatie ervan verwachten we zo veel mogelijk potentiële fietsers te bereiken. Investeringen in deze zes routes zullen het meest renderen.

Hoogste scorende routes

Er zijn 6 doorfietsroutes die integraal het hoogst scoren op potentie. Dit zijn:

Leiden – Voorburg (- Den Haag): scoort gemiddeld een 7,3 en heeft hiermee het hoogste totaalcijfer. De route draagt bij aan alle vier de strategische doelen en is tactisch gelegen in dichtbevolkte gebieden met veel arbeidsplaatsen en (maatschappelijke) bestemmingen.

Dordrecht – Papendrecht: scoort een 7,1. Tactisch scoort de route erg hoog vanwege de ligging tussen woon, werk en onderwijslocaties. Deze relatief korte route kan de directheid en doorstroming tussen locaties sterk bevorderen.

Rotterdam – Dordrecht: met de ligging nabij grotere verstedelijkingslocaties, dichtbevolkte gebieden en mogelijke multimodale verknoping heeft de route potentieel veel gebruikers. De route heeft een totaalscore van 7,0.

Rotterdam – Oud-Beijerland: scoort een 6,7 en verbindt het centrum van Rotterdam met het zuidelijke ommeland. Op deze route ervaren fietsers nu veel vertraging of omfietstijd. Hier is veel winst te behalen.

Gouda – Rotterdam Alexander: scoort een 6,6. De route is uitstekend gelegen nabij belangrijke economische locaties en verstedelijkingslocaties. Veel inwoners kiezen hier bij korte ritten nu de auto. De fiets is hier een uitstekend alternatief.

Leiden - Oegstgeest - Noordwijk: scoort een 6,5 en springt er vooral uit vanwege de aansluiting op verstedelijkingslocaties in en om Leiden en de bereikbaarheid van economische, maatschappelijke en recreatieve topbestemmingen.

Strategische uitblinkers

Uit de analyses komen ook 5 routes naar voren die uitblinken op strategische thema's. Deze routes zijn interessant vanwege mogelijke meekoppelkansen bij lopende en toekomstige ontwikkelingen.
Zo liggen er meekoppelkansen bij grote verstedelijkingslocaties, topsectorenbeleid en de algehele mobiliteitstransitie.

Voor de onderstaande vijf routes geldt dat het mogelijk is om de realisatie van fietsinfrastructuur onderdeel te maken van grotere gebiedsontwikkelingen zoals woningbouwlocaties zoals in Leiden of Cortelande (Vijfde Dorp), mobiliteitsstrategieën van het Rijk en andere partners. Het is belangrijk om de fiets nu onderdeel te maken van de ruimtelijke plannen en strategieën.

<u>Duurzame verstedelijking</u>
- Gouda – Cortelande – Berkel en Rodenrijs

<u>Topsectorenbeleid</u>
- Katwijk – Noordwijk – Lisse (- Schiphol)
- Leiden – Hillegom (- Haarlem)

<u>Mobiliteitstransitie</u>
- Dordrecht - Hendrik-Ido-Ambacht (A15-corridor)
- Sliedrecht – Gorinchem (A15-corridor)

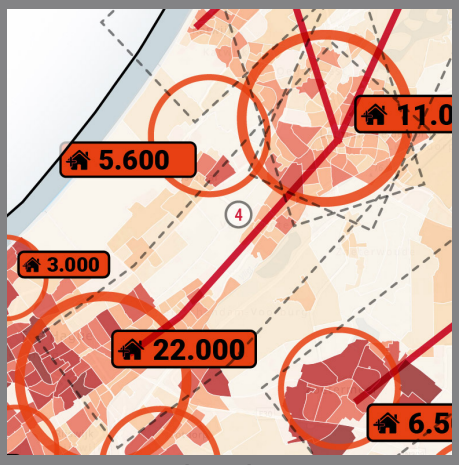
3. Topscorers

De routes met de meeste potentie

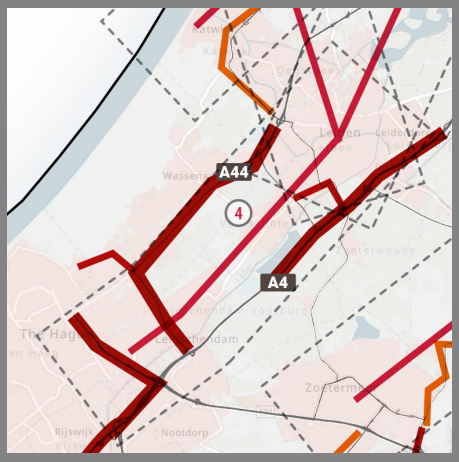
Om een beter beeld te geven van hoe de scores tot stand zijn gekomen lichten we de zes hoogst scorende doorfietsroutes verder toe. Wat maakt dat de routes meer potentie hebben dan andere? Wat zijn meekoppelkansen met andere ontwikkelingen in de omgeving? En wat zijn de eventuele belemmeringen? De potentie, complexiteit en omvang van de opgave verschilt per route.



Potentievolle routes in het netwerk:
Routes met de hoogste integrale score en de strategische uitblinkers.



Fiets en woningbouwlocaties



Fiets en filegevoelige trajecten

Leiden - Voorburg (- Den Haag)

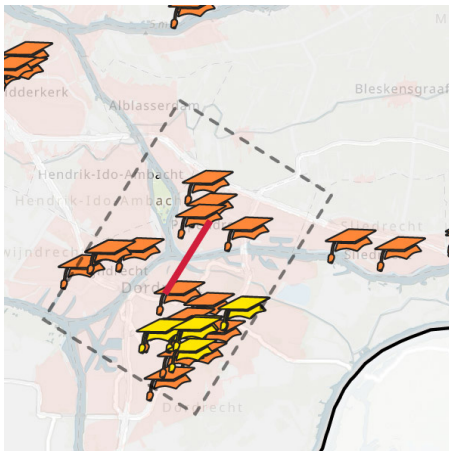
De route van ongeveer 13 km verbindt Leiden met Den Haag via Voorburg, Leidschendam en Voorschoten. Een deel van de route staat bekend als de Velostrada en loopt parallel aan de spoorweg tussen beide steden. De fietsroute biedt een alternatief voor automobilisten die reizen via de A4, A44 en N447. Delen van de route zijn al verbeterd, maar er zijn nog verbeteringen nodig om de doorfietsroute te optimaliseren en aan het stedelijke fietsnetwerk te verbinden om zo de doorstroming te vergroten.

Potentie

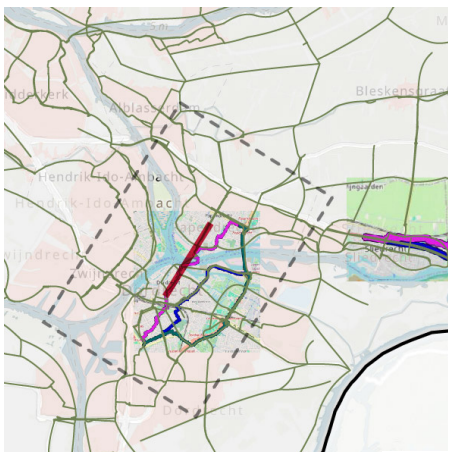
De route verbindt 2 grote steden waardoor hij strategisch en tactisch erg hoog scoort. Naast potentiële gebruikers zijn er ook veel bestemmingen in de omgeving te vinden. Bovendien liggen er meekoppelkansen bij de vele gebiedsontwikkelingen. De route draagt bij aan het bereikbaar maken en houden van economische en maatschappelijke bestemmingen en biedt daarnaast een goede ontsluiting van intercitystations in en om de steden.

Complexiteit

De huidige verbinding is met name in het buitengebied al erg direct maar de belevingswaarde van de route scoort laag. De knelpunten voor de doorstroming bevinden zich aan de randen van het stedelijk gebied waar de aansluitingen met het stedelijke netwerk ondermaats is. Over het algemeen is de huidige verbinding redelijk op niveau en zijn er relatief kleine aanpassingen nodig om een hoogwaardige doorfietsroute te realiseren.



Fiets en onderwijslocaties



Directheid van de fietsverbinding

Dordrecht - Papendrecht

De route van hemelsbreed 3 kilometer verbindt Dordrecht met Papendrecht. De stad en het dorp zijn van elkaar gescheiden door de rivier de Beneden-Merwede welke in het oosten overbrugd wordt door de N3. De historische veer die de centra verbond is nu onderdeel van de waterbus.

Potentie

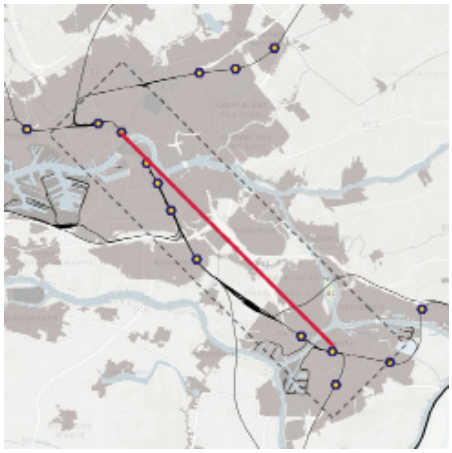
De korte route doet relatief veel potentiële gebruikers aan en heeft daardoor een groot potentieel rendement. Dit betreft zowel inwoners, arbeidsplaatsen, scholen en automobilisten die korte ritten maken. Er zijn grote verbeteringen aan het fietsnetwerk mogelijk die de directheid en doorstroming verbeteren door te investeren in een directe verbinding over de Merwede. Optioneel wordt ingezet op de route via de N2 wat de directheid niet zal bevorderen maar wel effect kan hebben op de doorstroming en het bereik van de doorfietsroute.

Complexiteit

Het grootste knelpunt is het oversteken van de Beneden-Merwede. Via de bestaande brugverbinding moeten fietsers flink omrijden. De veerpont gaat maar 1 keer per half uur en zorgt daarvoor voor veel vertraging. Een directe verbinding over het water of een meer frequente oversteek via veerpont zijn kostbare en complexe ingrepen.



Fiets en topbestemmingen



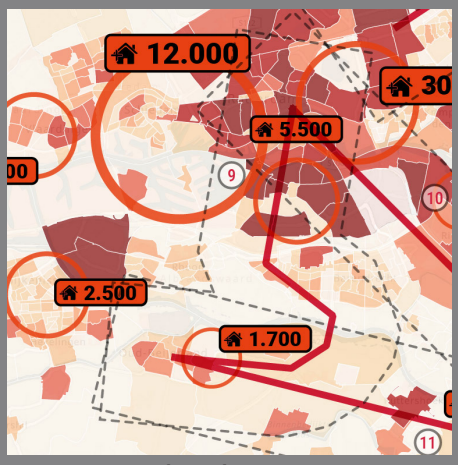
Fiets en treinstations

Rotterdam - Dordrecht

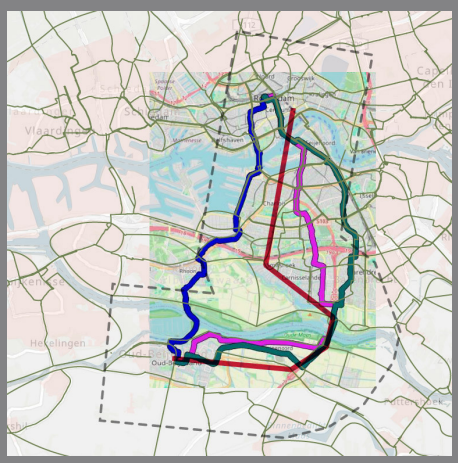
De route van circa 17 km verbindt Dordrecht met Rotterdam. De bestaande doorfietsroute 'F16' loopt via Barendrecht en ten westen van de A16 en door Zwijndrecht. Een meer oosterlijke route via Ridderkerk en Hendrik-Ido-Ambacht heeft de potentie om meer potentiële gebruikers te bereiken.

Potentie
Dit is een lange route die veel bestaande en nieuwe woongebieden kan verbinden en heeft dus een groot bereik van potentiële fietsers. De route kan de bereikbaarheid van allerlei voorzieningen en werklocaties verbeteren. Onderweg zijn er verschillende treinstations en HOV-haltes waar de doorfietsroute kan dienen als 'feeder'.

Complexiteit
Door de snelwegen en de bedrijventerreinen is de sociale veiligheid en belevingswaarde niet hoog. Dit is ook zeker het geval voor de bestaande F16. Het vraagt investeringen in de buitenruimte om deze aantrekkelijker te maken voor fietsers. Er zijn over de hele route een aantal knelpunten die voor vertraging zorgen waaronder de brug met trappen over de Oude Maas aan de rand van Dordrecht.



Fiets en woningbouwlocaties



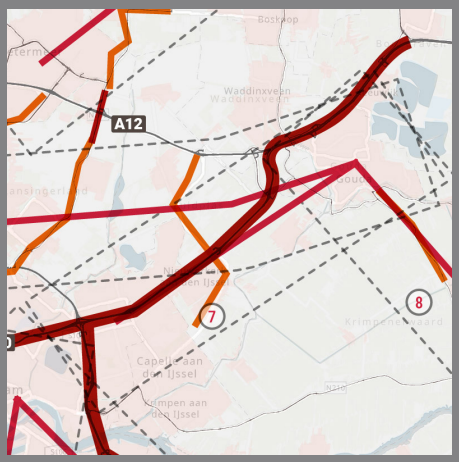
Directheid van de fietsverbinding

Rotterdam - Oud-Beijerland

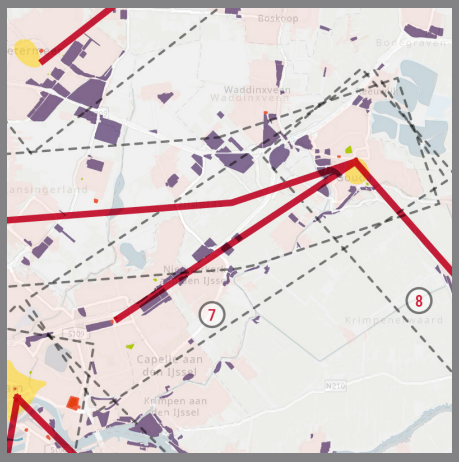
De route van ongeveer 19 km verbindt Rotterdam centrum met Rotterdam-Zuid, Hoeksche waard, Albrandswaard en Oud-Beijerland. Het Rotterdamse deel is erg stedelijk met veel potentiële gebruikers. Het deel van de corridor ten zuiden van Rotterdam loopt door diverse dorpen en agrarisch gebied. Deze plekken kennen momenteel geen hoogwaardige fietsverbinding met de stad. Grote barrières zoals de Oude Maas maken dat fietsers ver moeten omfietsen of vertraging ervaren.

Potentie
Dit is een lange route die diverse nieuwbouw- en verdichtingslocaties ontsluit. De route dient zowel voor inwoners uit omliggende dorpen van Rotterdam om richting de stad te verplaatsen als voor inwoners van Rotterdam die naar buiten de stad bewegen voor werk of recreatieve doeleinden. De route kan belangrijke HOV-haltes en stations ontsluiten. Met name in het stedelijke deel zijn er veel potentiële gebruikers en ontsluit de route veel werkgebieden.

Complexiteit
Op het gebied van directheid is er veel verbetering mogelijk. Met name de Oude Maas is een grote barrière waardoor bewoners van Oud-Beijerland moeten omrijden voor de veerpont of Heinenoordtunnel. Maar ook kleinere waterlopen en de A15 en A29 zijn barrières die ervoor zorgen dat men moet omrijden. Verbeteringen in het netwerk zijn grote ingrepen en vragen om integraal meegenomen te worden in grootschalige gebiedsontwikkelingen en mobiliteitsstrategieën.



Fiets en filegevoelige trajecten



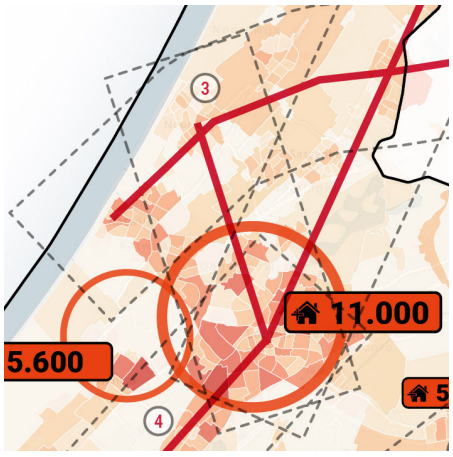
Fiets en topbestemmingen

Gouda - Rotterdam Alexander

De route van 13 km verbindt Gouda met Rotterdam via de Zuidplaspolder. De corridor loopt parallel aan en doorkruist de filegevoelige A20 en de drukke spoorverbinding.

Potentie
De A20 is een filegevoelig traject waar veel automobilisten met korte ritten gebruik van maken. In en rondom de corridor wordt veel ontwikkeld waardoor er meekoppelkansen liggen met de verstedelijkingsopgave. In potentie sluit de doorfietsroute direct aan op de stationsgebieden van Rotterdam Alexander en Gouda. Dit maakt de routes een uitstekende verbinding voor inwoners die met de fiets naar de trein reizen.

Complexiteit
Er zijn verschillende knelpunten die de doorstroming belemmeren. De grootste is de oversteek van het spoor in Gouda. Een nieuwe spoorbrug maakt deze route kostbaar en complex. Op andere delen van de route kunnen kleinschalige maatregelen voldoende zijn om een meer hoogwaardige fietsverbinding te realiseren.



Fiets en woningbouwlocaties



Fiets en recreatie

Leiden - Oegstgeest - Noordwijk

De route van circa 9 kilometer verbindt Noordwijk met Leiden via Oegstgeest en Katwijk of langs Voorhout. De route doorkruist de A44 en N206. De regio is actief met doorfietsroutes bezig en ook deze route is bekend.

Potentie
De route scoort bovengemiddeld op alle criteria en is hierdoor een route met potentie. In de contouren van de stad Leiden zijn diverse verstedelijkingslocaties in beeld en is duurzame mobiliteit een belangrijk thema. De doorfietsroute bereikt in potentie veel nieuwe inwoners en verbindt diverse maatschappelijke toplocaties zoals onderwijsclusters en recreatieve bestemmingen. Naast station Leiden kan een noordelijk tracé aansluiten op sprinterstation Voorhout.

Complexiteit:
De grotere wegen zoals de N208 en A44 vormen barrières waardoor er flink omgefietst moet worden. Tussen Leiden en Katwijk is een bestaande doorfietsroute aanwezig. Het zuidelijke tracé uit de analyse maakt deels gebruik van deze doorfietsroute langs de N206. Dit kan de complexiteit van de totale doorfietsroute verlagen.

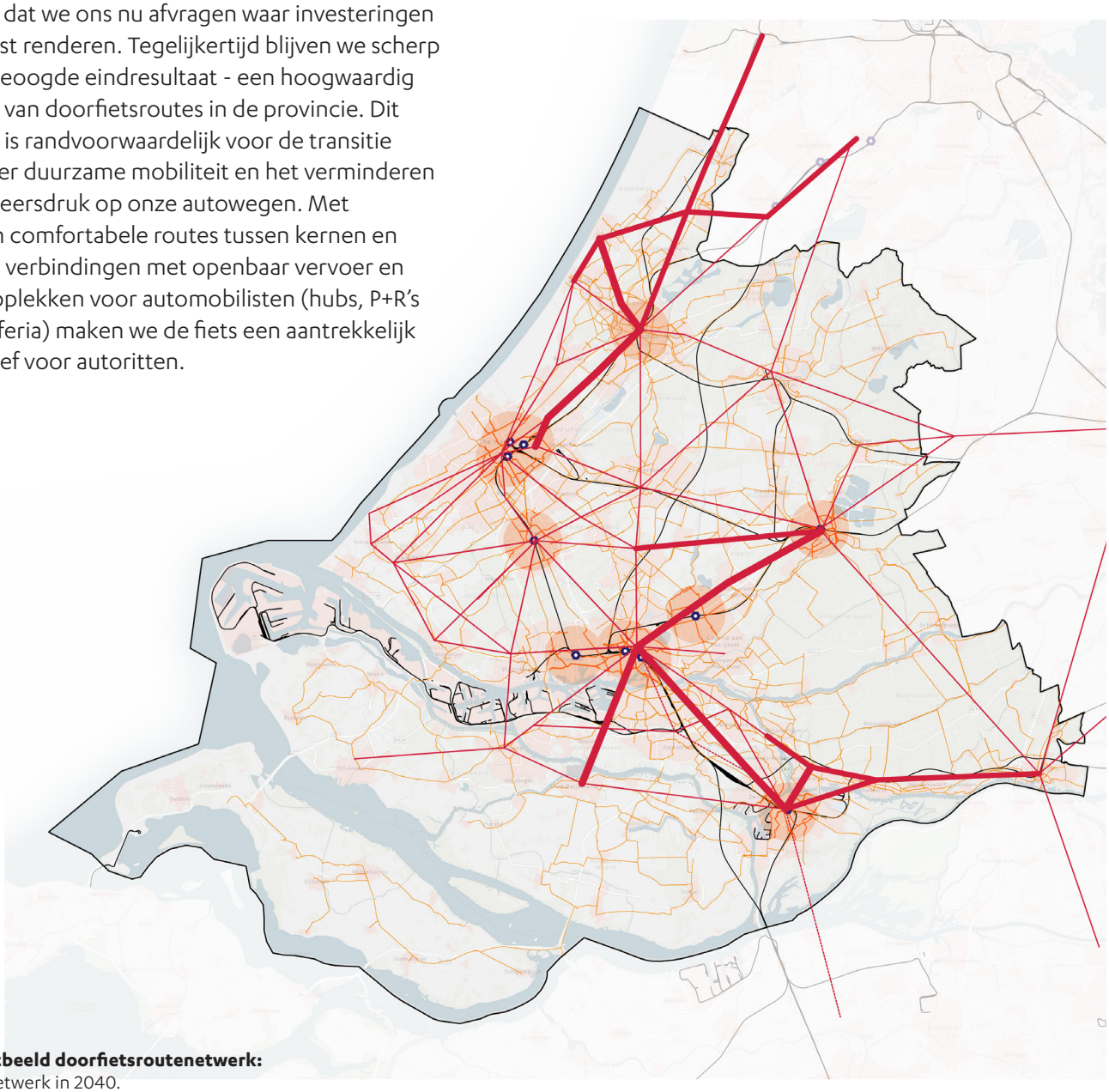
4. Perspectief

Mobiliteit - hoogwaardig doorfietsroutenetwerk

Het toekomstbeeld voor 2040 is een hoogwaardig netwerk van doorfietsroutes. Doorfietsroutes zijn een belangrijke aanvulling op het totale fietsnetwerk en zorgen voor kwalitatieve interlokale verbindingen. De realisatie ervan stimuleert het fietsen op steeds langere afstanden en maakt dat fietsers zich snel en comfortabel door de gehele provincie kunnen verplaatsen.

Netwerk als toekomstbeeld

Het prioriteren van doorfietsroutes met de hoogste potentie is nodig omdat middelen beperkt zijn. Vandaar dat we ons nu afvragen waar investeringen het meest renderen. Tegelijkertijd blijven we scherp op het beoogde eindresultaat - een hoogwaardig netwerk van doorfietsroutes in de provincie. Dit netwerk is randvoorwaardelijk voor de transitie naar meer duurzame mobiliteit en het verminderen van verkeersdruk op onze autowegen. Met snelle en comfortabele routes tussen kernen en logische verbindingen met openbaar vervoer en overstapplekken voor automobilisten (hubs, P+R's en transferia) maken we de fiets een aantrekkelijk alternatief voor autoritten.



Toekomstbeeld doorfietsroutenetwerk:
beoogd netwerk in 2040.

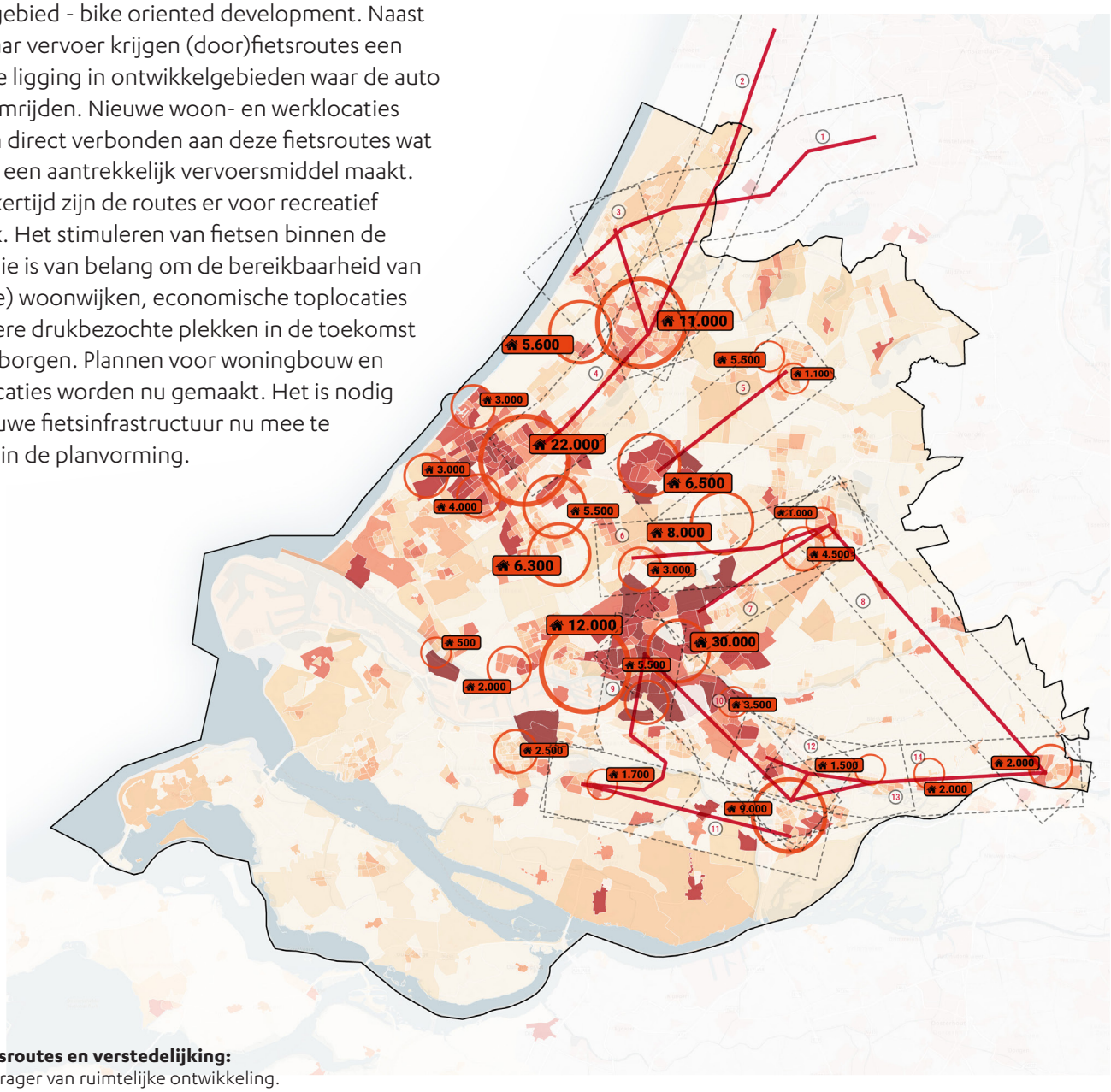
4. Perspectief

Ruimte - fiets als drager van verstedelijking

De verstedelijkingsopgave heeft een grote toename van het aantal reizigers in de provincie als gevolg. Hiermee komt de bereikbaarheid van voorzieningen onder druk te staan. Door fietsen te stimuleren verlichten we het mobiliteitsnetwerk. De fiets dient een integraal onderdeel te zijn van ruimtelijke ontwikkelingen met optimale aansluiting op (nieuwe) woonwijken en werklocaties.

Bike oriented development (BOD)

Het fietsnetwerk kan dé ruimtelijke drager worden voor de verstedelijkingslocaties in de steden en het buitengebied - bike oriented development. Naast openbaar vervoer krijgen (door)fietsroutes een centrale ligging in ontwikkelgebieden waar de auto moet omrijden. Nieuwe woon- en werklocaties worden direct verbonden aan deze fietsroutes wat de fiets een aantrekkelijk vervoersmiddel maakt. Tegelijkertijd zijn de routes er voor recreatief gebruik. Het stimuleren van fietsen binnen de provincie is van belang om de bereikbaarheid van (nieuwe) woonwijken, economische toplocaties en andere drukbezochte plekken in de toekomst te waarborgen. Plannen voor woningbouw en werklocaties worden nu gemaakt. Het is nodig om nieuwe fietsinfrastructuur nu mee te nemen in de planvorming.



Doorfietsroutes en verstedelijking:
fiets als drager van ruimtelijke ontwikkeling.

Vervolg

Deze actualisatie van het doorfietsroutebeleid is een inhoudelijk beleidsvoorstel voor de prioritering en inzet op routes met de meeste potentie. Het rapport dient als onderbouwing voor verdere beleidskeuzen, doorwerking in omgevingsbeleid en is hiernaast een belangrijke basis voor verdere besluitvorming bij de provincie en partners over de inzet, uitvoering en financiering.

De realisatie van de routes met de hoogste potentie is een omvangrijke opgave, laat staan de realisatie van het hele provinciale doorfietsroutenetwerk. Dit betekent niet dat we nu geen stappen kunnen zetten. De realisatie vraagt om samenwerking op verschillende schaalniveaus en slim omgaan met de beschikbare budgetten. Voorbeelden zijn een gefaseerde aanpak waarbij routedelen eerder opgepakt worden of werk met werk maken door de uitvoering te koppelen aan woningbouw of grootonderhoud. De provincie ondersteunt partners nu al bij de planontwikkeling en uitwerking van tracés voor doorfietsroutes. Ook is het mogelijk om nu bestuurlijke afspraken en de doorfietsroutes op te nemen in omgevingsbeleid van de provincie, regio's en gemeenten. Dit allen terwijl we tegelijkertijd zoeken naar nieuwe budgetten voor fietsinfrastructuur met Provinciale Staten, het Rijk, Europa en andere partners.

We zien de volgende acties als concrete vervolgstappen:

Productie - inhoudelijke uitwerking
- Haalbaarheidstudie: verdiepend onderzoek naar kansrijke maatregelen en haalbaarheid.
- Planontwikkeling: ondersteunen van partners bij planvorming en uitwerking voorkeurstracés.
- Strategie en fasering voor korte en langere termijn, met investeringsbegroting.

Bestuurlijk - afspraken en besluitvorming
- Doorwerking beleid: verankering potentiële routes in omgevingsbeleid.
- Bestuurlijke intentieafspraken met gemeenten en regio's.
- Doorfietsroutes agenderen op nationaal niveau (BO-MIRT, NTF).



Colofon

Deze rapportage is het resultaat van een reeks werksessies en inhoudelijke analyses in samenwerking met diverse experts van de provincie Zuid-Holland, regio's en individuele gemeenten.

Dit is een uitgave van de provincie Zuid-Holland. De provincie is op proces en inhoud ondersteund door UUM | Unlimited Urban Management en MOVE Mobility. Maart 2025.

Tekst
UUM | Unlimited Urban Management

Vormgeving en illustraties
UUM | Unlimited Urban Management
en MOVE Mobility (analyses MOVE Meter)

Fotografie
Provincie Zuid-Holland